POLSKA

DODATEK Nr. 32 do Nr. 195 (301) "KU WOLNEJ POLSCE"   15 SIERPIEŃ 1941.

**NASZ DODATEK DZISIEJSZY
W DNIU ŚWIĘTA ŻOŁNIERZA
POŚWIĘCAMY MARYNARCE POLSKIEJ**

Por.mar.Wierciński.

P O L S K A   A   M O R Z E .

Ilekroć wzrok nasz pada na mapę Europy, na amarantową plamę w środku jej kadłuba, jakby wskazującą, że tu jej serce, - a sercem tym to Polska - mimowoli nasuwa się myśl, że zasobny to i bogaty kraj być musi.

Bo i jakże inaczej. - Ze wschodu otacza ją go rozległe połacie, rolniczej i mało kulturalnej Rosji. Rynek o niewyczerpanej chłonności wyrobów przemysłowych - rynek, który za czasów gdy Polska znajdowała się pod zaborem rosyjskim zabierał prawie całą produkcję przemysłową ówczesnego Królestwa Polskiego. Z zachodu wysoko uprzemysłowione kraje: Niemcy, Belgia, Francja, kraje potrzebujące Rosji, jako rynku zbytu i zmuszone w wymianie swych towarów sięgać do niej poprzez Polskę.

Z północy Bałtyk, będący od zarania dziejów kolebką pionierskich wypadów Wikingów, a później Hanzy - na południe, śladami prastarego szlaku bursztynowego, biegnącego od ujścia Wisły hen, na koniec bałkańskiego półwyspu, z odnogą sięgającą po morze Czarne.



Pan Prezydent R.P. Raczkiewicz
na kontrtorpedowcu polskim.

Wszystkie drogi handlowe, czyto bite czy też kolejowe, czy wreszcie szlaki wodne czy powietrzne, zdążające ze wschodu na zachód Europy i z południa jej na północ, przebiegały przez Polskę, krzyżując się przeważnie w sercu jej Warszawie. Jeszcze twórca kanału Suezkiego Lesseps przepowiedział, że Warszawa będzie kiedyś największym miastem europejskim na kontynencie.

Przebiegając okiem wzdłuż niepomiernie długich, bo aż prawie sześć i pół tysiąca kilometrowych granic lądowych naszego państwa i porównując je z karykaturalnie krótkim pasem wybrzeża morskiego nie możemy jednak oprzeć się myśli, że trudną musi być gospodarka w tym państwie, o wielkiej głowie a wąskiej szyji polskiego pomorza, a jeszcze trudniejszym zadaniem - obrona tych granic a nadewszystko polskiego wybrzeża.

Bo uprzytomnijmy sobie tylko: stosunek liczbowy ludności państw otaczających Polskę do jej ludności, wynosił jak 1:8,5, stosunek zaś obszaru 1:56, nie mówiąc już o stosunku majątku społecznego tych państw do majątku społecznego Polski.

Tymczasem byliśmy państwem stosunkowo biednym, na dorobku, ale posiadaliśmy poważny skarb w postaci naturalnych bogactw, któremi nas los obdarzył - lasów, niewyczerpanych złóż węgla, soli, rud żelaza, ołowiu i cyn-

ku, wreszcie ropy naftowej. Mieliśmy własne kamieniołomy marmuru, granitu, wapna... ale nade wszystko mieliśmy rozległe uprawne pola i łąki, mogące wykarmić nietylko nas samych, ale i sąsiadów.

Z tymi atutami stanęliśmy do wyścigu z naszymi sąsiadami, potężniejszymi, bogatszymi, zasobniejszymi, mając w ręku prócz naszej energii, pomysłowości i pracowitości jeszcze jeden, najpoważnieszy atut - naszą rozrodczość, świadczącą o świeżości i tężyźnie naszego narodu. Fakt, który spędzał często sen z powiek naszego zachodniego sąsiada.

Czyśmy w ciągu krótkiego okresu, dzielącego odzyskanie naszej niepodległości od nowej jej utraty umieli nasze atuty wykorzystać, czy mamy sobie wiele do zarzucenia i co właściwie?

Dostaliśmy Polskę zniszczoną długimi walkami, które się toczyły na jej terenach, z ogołoconym z maszyn przemysłem, zdezorganizowanymi kolejami, zniszczonemi drogami lądowymi i wodnymi, z pustą kasą skarbową, a nadewszystko z kilkudziesięciu kilometrami piaszczystych wydm i torfowisk wzdłuż naszego wybrzeża i krnąbnym Gdańskiem u ujścia głównej arterii dróg wodnych.

Dwadzieścia lat jest krótkim okresem w życiu przedsiębiorstwa, a cóż dopiero w życiu państwa. A jednak ...

Dość jest wziąć do ręki ostatni rocznik statystyczny z roku wojny, ażeby się przekonać, że w chwili wybuchu wojny Polska była krajem uporządkowanym, że zrównoważoną walutą, potężnym przemysłem, kwitnącym rolnictwem, wzorowym prawodawstwem społecznym i doskonałymi kolejami. Że eksportowała parowozy nawet do francuskich kolonii, a działa do Anglii, że nie było kraju w Europie, który nie byłby obeznany z jej wyrobami przemysłowymi, które na wielu wystawach wzbudzały ogólny podziw.

Ale przede wszystkim, rozumiejąc, iż prawdziwie wolnem i potężnem, może być tylko państwo morskie potrafiła nowa Polska wielką tradycję morską Chrobrego, wielkie plany i poczynania Zygmunta III i Władysława IV, zamienić w czyn.

A na drodze tego czynu piętrzyły się potężne i liczne przeszkody.

Statków morskich nie mieliśmy wcale, transport rzeczny prawie nie istniał, a u wylotu arterii polskich dróg wodnych Wisły rozsiadł się dziwny płód międzynarodowych intryg - Wolne Miasto Gdańsk.

Właściwie Traktat Wersalski przyznał Polsce samodzielną administrację i eksploatację gdańskiego portu, wszystkich jego urządzeń technicznych i całego kompleksu t.zw. gdańskich dróg wodnych. Jednak, gdy nasz sąsiad wschodni, pchnął w roku 1920 swe armje aż prawie pod mury Warszawy, - Rada Ambasadorów zdecydowała oddać administrację urządzeń portowych Gdańska mieszanemu ciału - Radzie Portu, składającemu się w połowie z polskich w połowie z gdańskich delegatów. Ograniczyło to naszą inicjatywę w porcie do połowy, nie mówiąc już o egzekutywie, która nawet przy uwzględnieniu zasadniczych postanowień Traktatu Wersalskiego właściwie była żadna.

Pracując w tych karykaturalnych warunkach, zdołaliśmy jednak z zacofanego drugorzędnego portu, jakim był Gdańsk, zrobić nowoczesny, wzorowy port. Dźwignęliśmy też jego przeładunek z półtora miliona tonn w czasach administracji pruskiej do siedmiu i pół milionów tonn w ostatnim roku przed wojną.

Kiedy w roku 1920 gdańscy robotnicy portowi, kierowani ręką niemiecką odmówili wyładunku amunicji przeznaczonej dla armii polskiej walczącej pod Warszawą, kiedy później w latach następnych poczęto zrywać polskie skrzynki pocztowe i utrudniać urzędowanie polskiej Dyrekcji Kolejowej - zrozumiano w Polsce, że Gdańsk nie jest portem, na którym państwo może polegać.

Kiedy w roku 1923 na wydmach piaszczystych zapadłej wioszczyny kaszubskiej - Gdyni, położono kamień węgielny pod budowę nowego portu, gdańscy delegaci z Rady Portu pokładali się od śmiechu, twierdząc, że portu nie stwarza się z niczego, że winny istnieć ku temu naturalne warunki geograficzne i ekonomiczne i że jest to kwestja wielu dziesiątków lat.

Pamiętam później ich twarze, kiedy przeładunek nowego portu osiągnął ilościowo poziom przeładunku w Gdańsku. Zapewniam, że nie było już na nich wyrazu lekceważącej pewności siebie, malowała się tam raczej bezsilna wściekłość.

I oto Gdańsk, który poprzednio czynił wszystko, aby nam w swym porcie przeładunek uniemożliwić, - zaczął gwałtownie napierać się pełnego wykorzystania tego portu.

Uwzględniliśmy nawet i te żądania dając obu portom równe korzyści z przeładunku. Pomimo to, Gdynia wciąż krzepła i rosła jak na drożdżach, a w roku 1939 przeładunek jej rokował osiągnięcie cyfry 9 milionów tonn.

Świadczyło to, że Polskę stać na posiadanie nietylko jednego portu.

Wzmocnienie zdolności przeładunkowych naszego wybrzeża przez oddanie w roku 1938 do użytku przemysłu rybackiego nowego portu we Władysławowie, było potwierdzeniem tej tezy.

Jednak polski system dróg lądowych i wodnych opierający się na wąskiej szyi Pomorza był sztuczny. Województwa Wileńskie, Nowogródzkie, Poleskie i Wołyńskie ciążyły taryfowo ku Kłajpedzie. Województwa Warszawskie i Białostockie - ku Królewcowi, Poznańskie zaś ku Szczecinowi. Te trzy porty stanowiły jakby kamienie węgielne polskiego układu komunikacyjnego; bez posiadania ich nie mogło być mowy o równowadze tego układu. Pomimo tak trudnych warunków, Polska umiała przekierunkować, ustalony za czasów zaborczych ruch towarów przez jej terytorjum w kierunku równoleżnika, na ruch towarów w kierunku południka, orientując go ku morzu. Już w roku 1938 siedemdziesiątosiem procent wagi i sześćdziesiątdwa wartości obrotu towarowego Polski szło przez granice morskie. Pomimo zawziętej konkurencji portów niemieckich i włoskich, umieliśmy pozyskać tranzyt czeski, rumuński, węgierski, a nawet jugosłowiański. Potrafiliśmy współzawodniczyć pomyślnie z Triestem, Szczecinem, Hamburgiem i Bremą. Potrafiliśmy doprowadzić przeładunek rud w portach polskich do miliona tonn rocznie, utrzymując też prym w Europie w eksporcie drzewa, a pierwsze miejsce na Bałtyku w eksporcie zboża i węgla.

Węgiel nasz opanował rynki skandynawskie i włoskie, a w czasie strejku górników angielskich konkurował pomyślnie na rynku angielskim z węglem niemieckim.

Gdynia pod względem przeładunku w roku 1938 zajmowała pierwsze miejsce na Bałtyku, a wraz z Gdańskiem siódme miejsce na kontynencie europejskim. W roku 1938 przeszło 80 linii okrętowych łączyło porty polskie ze światem, z tych kilka z Indiami bryt. i holenderskiemi, Dalekim Wschodem, Afryką płdn. i Ameryką płdn. i północną. Najważniejsze konferencje żeglugowe uznały porty polskie za docelowe, a w krajach: Szwecji, Węgrzech, Jugosławii, Rumunii i Palestynie posiadały one własnych przedstawicieli.

Pod względem technicznym Gdynia nietylko była pierwszym portem na Bałtyku, lecz mogła pod wielu względami konkurować z Hamburgiem, Amsterdamem, Antwerpją lub Kopenhagą. Liczne wycieczki fachowców portowych corocznie odwiedzały port gdyński wyrażając swój szczery zachwyt z powodu osiągnięcia w tak krótkim czasie tak wspaniałego wyniku. Wiele urządzeń portowych gdyńskich kopjowały obce porty i śmiało możemy sobie powiedzieć, że w dziedzinie zagospodarowania naszego wybrzeża nie mamy sobie nic do zarzucenia.

Rozwój naszej floty handlowej nie szedł niestety w parze z rozwojem naszych portów.

W roku 1939 liczyła ona 71 statków o łącznej pojemności 102.000 B.R.T. Przytem w 80 procentach została zbudowana za pieniądze państwowe. Jeżeli zważymy, że kraj tak biedny jak Włochy w ciągu kilkudziesięciu lat potrafił zdobyć się na przeszło 3,3 milionów tonn floty handlowej, że na obronę jej wybudował 500.000 tonn marynarki wojennej, że tak małe kraje jak Łotwa i Estonia, posiadały floty handlowe kilkakrotnie liczniejsze od floty handlowej polskiej, nie będziemy mogli się oprzeć wrażeniu, iż nie wszystkie możliwości w tej dziedzinie zostały wyzyskane.

W ostatnich przed wojną latach przewieźliśmy na naszych statkach zaledwie 12 procent naszego morskiego obrotu towarowego, widoki więc dalszego rozwoju tonażu handlowego były bardzo ponętne. Nie można też twierdzić, by nasze porty i flota handlowa były zbyt ciężkim wysiłkiem finansowym dla naszego państwa, gdyż inwestowane w nich pieniądze, zostały kilkakrotnie zwrócone w postaci zmniejszenia kwot wpłacanych przez nas rocznie państwom obcym za ich usługi morskie.

Również rozwój naszej marynarki wojennej nie odpowiadał, ani prestiżowi tak wielkiego państwa jak Polska, ani tym poważnym zadaniom obrony naszych interesów morskich, jakim miała ona sprostać. Zapewne, że przy wydatkowaniu 800 mil. złotych rocznie na cele uzbrojenia (Niemcy wydatkowały rocznie od roku 1934 po 20 miljardów marek niem.) niepodobna było znaleść w obrębie tych skromnych kredytów dość poważnych środków na potężną marynarkę wojenną. Ale gdybyśmy się odwołali do doświadczenia innych państw to przekonalibyśmy się, że istnieją skuteczne metody znalezienia na ten cel odpowiednich funduszów u społeczeństwa, choćby w drodze dodatkowego jego opodatkowania. Nie przeszkodziłoby to bynajmniej istnieniu potężnych związków wyższej użyteczności jak n.p. Liga Morska i Kolonjalna, właściwym zadaniem których jest jednak przedewszystkim popularyzacja idei morskiej.

Jak przedstawiała się polska marynarka wojenna R.P. w chwili wybuchu wojny?

W roku 1918 otrzymaliśmy 4-ry poniemieckie torpedowce węglowe o wyporności 355 tonn każdy, szybkości do 20 węzłów, uzbrojonych w wyrzutnie torpedowe 18 calowe. Potrafiliśmy zachować 3 z nich ("Piłsudski", "Haller" i "Pomorzanin") przez 21 lat w dobrym stanie.

W roku 1920 powiększyliśmy naszą marynarkę wojenną o kanonierki " Komendant Piłsudski" i " Generał Haller" obie po 340 tonn wyporności, rozwijające szybkość do 15 węzłów i uzbrojone w 2 działa 3 cal. i 2 k-my. Tego samego roku dołączyły się do nich 4 monitory rzeczne -"Warszawa", "Toruń", "Horodyszcze", i "Pińsk" o wyporności po 110 tonn i szybkości 9 węzłów, uzbrojone w 2 działa 4 cal. W roku 1926 zbudowaliśmy dalsze 2 monitory "Wilno" i "Kraków" a w roku 1934 jeszcze 2 "Niedościgniona" i "Niezwyciężona". Wszystkie 4-ry po 70 tonn i 9 węzłów, uzbrojenie jedno działo 3,9 cala i 2 - 3 calowe o.p.l. prócz tego 20 łodzi motorowych.

W latach kolejnych 1931 i 32 zbudowaliśmy zagranicą 2 kontrtorpedowce "Burza" i "Wicher", o wyporności 1515 tonn każdy, maszynach mocy 33.000 KM. i szybkości 33 węzły, uzbrojonych w 4-ry działa 5,1 calowe jedno działko o.p.l. 2,9 cala i sześć wyrzutni torpedowych 21.7 calowych. W tych samych latach zostały spuszczone na wodę podwodne stawiacze min "Ryś", "Żbik" i "Wilk" po 1800 tonn wyporności, z maszynami 1200 KM. rozwijające 14 węzłów nad wodą i 9 węzłów pod wodą i uzbrojone w 1 działo 4-ro calowe, 1 działo 2 funtowe i 6 wyrzutni torpedowych 21,7 calowych, posiadające na swym pokładzie zapas 40 min.

W roku 1935 zostały spuszczone na wodę trawlery "Jaskółka", "Mewa" i "Rybitwa" o wyporności 183 tonny z silnikami o mocy 1040 KM., rozwijające szybkość 15 węzłów i uzbrojone w 1 działo 3 calowe i 4-ry karabiny maszynowe.

W roku 1937 zbudowaliśmy dwa nowe kontrtorpedowce "Grom" i "Błyskawica", które w tym czasie były najpotężniejszymi kontrtorpedowcami na Bałtyku, wyporność ich wynosiła 2.000 t. szybkość 39 węzłów, uzbrojenie 7 dział 4,7 cala i 2 działka 1,57 cala o.p.l. prócz tego 2 wyrzutnie torpedowe o średnicy 21 cali. W tym samym roku zostały oddane do użytku 2 podwodne stawiacze min "Sęp" i "Orzeł" o wyporności 1088/1525, silnikach o mocy 5.400 KM, szybkości 20/9 węzłów i uzbrojonych w 4 działa 1,57 calowe i 12 wyrzutni torpedowych o średnicy 21 cali.

Prócz tego w skład marynarki wojennej wchodziły transportowiec "Wilia" - 8400 N.R.T. o szybkości 10 węzłów i okręt baza łodzi podwodnych "Sławomir Czerwiński" o wyporności 2450 tonn i szybkości 12 węzłów.

Stanowiło to łącznie około 18.000 tonn, a więc wyporność marynarki wojennej stała w tym samym stosunku do tonażu floty handlowej jak we Włoszech.

W zasadzie sprawa marynarki wojennej była daleko trudniejsza do rozwiązania niż sprawa marynarki handlowej. Polska ściśle mówiąc nie była państwem morskim, to jest nie posiadała ani ośrodków dyspozycyjnych leżących poza jej granicami, ani szlaków morskich łączących te ośrodki z macierzą, których chciałaby i mogłaby bronić. Polskę łączyły więzy raczej uczuciowe z dość licznym odłamem emigracji w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej i zmniej licznymi skupieniami kololistów polskich w Ameryce Południowej. W tych też kierunkach poszło nawiązanie pierwszych stałych połączeń morskich pod polską banderą. Ale szlaków tych Polska bronić nie mogła nie dysponując żadnymi portami na kontynencie amerykańskim. Jedyną odskocznią przyznaną Polsce był port wojenny w Cherbourgu, lecz dostęp do niego mógł być zawsze odcięty przez Niemców, które panowały na Bałtyku. Bałtyk był dla Polski jak i zresztą dla innych jej sąsiadów, posiadających wyjście na to morze, morzem zamkniętym. Polsce więc pozostawało do wyboru, albo stać się na Bałtyku równie potężną jak Niemcy, co ze względów na dysproporcję środków było niemożliwe, albo stworzyć w sojuszu z jednym z sąsiadów blok morski tak potężny, że mógłby on w każdej chwili przeciwważyć siły niemieckie na Bałtyku, albo wreszcie zadowolić się obroną swego krótkiego wybrzeża, utrudnioną ponadto zagadnieniem istnienia gdańskich wód terytorjalnych.

Z konieczności Polska zmuszona była wybrać to trzecie rozwiązanie. Wypadki wrześniowe dowiodły, że Polska Marynarka Wojenna podobnie jak Polska Armia zostały pozostawione wyłącznie własnym siłom, a bohaterska jej obrona miała znaczenie wyłącznie prestiżowe-moralne.

Dzięki mądrym zarządzeniom, szczęśliwemu zbiegowi okoliczności i bohaterskim wysiłkom załóg, udało się uratować od zagłady prawie całą ma-

rynarkę handlową i znaczną część marynarki wojennej. Obecnie jest to jedyny wolny skrawek terytorjum R.P. na kuli ziemskiej.

Z bohaterskiej epopei naszych marynarek, które umnia potrafiła nasza bandera zdobyć na wszystkich morzach i z podziwu jakie wzbudziła nasza marynarka wojenna w najbardziej morskim narodzie angielskim, można wyprowadzić jeden, nader ważny dla nas wniosek. - Polska dojrzała do gospodarki na morzu. Z tego tytułu ma Polska prawo domagać się wolnego wyjścia na ocean, albo w formie faktycznych gwarancji wolności Bałtyku, albo przez udzielenie jej dostępu terytorialnego do innych wolnych mórz.

Taki dostęp Polska posiadała, w dobie rozkwitu swej państwowości, gdy opierała się o dwa morza: Bałtyk i Morze Czarne. Taki dostęp jedynie mógłby być gwarancją normalnego rozwoju europejskich dróg handlowych i równowagi politycznej środkowej Europy.

Jednym z najważniejszych gwarantów mocarstwowości była i jest nasza rozrodczość.

W ostatnich latach Polsce przybywało około pół miliona obywateli rocznie. Gdyby tempo to zostało zachowane w ciągu jednego pokolenia dorównali byśmy obecnym Niemcom.

Czyśmy atut ten zdołali dostatecznie wykorzystać? Czy potrafiliśmy stworzyć znośne warunki bytowania dla tych nowych obywateli naszej Ojczyzny? Przeciętnie biorąc nie byliśmy krajem tak przeludnionym jak Belgja (273 m.na 1 km.kwadratowy, Anglia 139, Włochy 138, Niemcy 135 , Przeciętna gęstość zaludnienia u nas wynosiła 90 osób na jeden kilometr kwadratowy, osiągając największe nasilenie na Śląsku, przewyższała jednak gęstość zaludnienia Francji (49 osób na jeden km.kwadrat., Hiszpanji 50, Irlandji 43 lub Jugosławji 61).

Trzeba jednak zaznaczyć, że wszystkie gęściej od Polski zaludnione kraje posiadały potężny przemysł, przewagę ludności miejskiej nad wiejską i znaczne obszary kolonii lub dominjów. Myśmy tego wszystkiego nie posiadali, a słaba przydatność do uprawy rolnej naszych obszarów wschodnich pogarszała sytuację. To też corocznie dziesiątki i setki tysięcy obywateli opuszczały Polskę, zdążając na roboty sezonowe lub za morza.

Powstały samorzutne skupienia ludności polskiej w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, w Kanadzie, w Brazylji, Argentynie a nawet w Uragwaju i Boliwji. Należało wychodźców tych przewieść, nimi się zaopiekować i utrzymać w łączności z Macierzą, wreszcie pozyskać ich dla idei morskiej R.P.

Przedewszystkiem przewieźć, w warunkach kulturalnych, bez poniewierania godności wychodźcy, ratując go jednocześnie od wyzysku obcych linji okrętowych. To też pierwsze linje okrętowe daleko morskie miały przedewszystkiem na celu to zadanie i uwzględniały w szerokiej mierze potrzeby emigrantów. Oba wielkie statki "G.A.D".U."Piłsudski" i "Batory" posiadały prócz klasy turystycznej przestronne i komfortowe pomieszczenia dla emigrantów przy jak najdalej idącym uwzględnieniu potrzeb wychodźców. Statki południowo-amerykańskiej linji "Sobieski" i "Chrobry" były specjalnie zbudowane jako statki dla przewozu emigrantów.

Dalszym losem emigrantów opiekował się prócz urzędu emigracyjnego i konsulatów, Związek Polaków Zagranicą, który miał na celu zapewnienie łączności rozmaitych skupień polskiego wychodźtwa zagranicą między sobą i z Macierzą, niesienie mu pomocy kulturalnej, tworzenie dlań organizacji i instytucji samopomocy.

Popularyzacją idei morskiej zarówno w kraju jak wśród wychodźtwa zajmowała się Liga Morska i Kolonjalna, powstała ze skromnego stowarzyszenia "Bandera Polska" liczącego w roku 1918 zaledwie 25 członków. W roku wybuchu wojny L.M.I.K. była już potężną organizacją wyższej użyteczności, posiadającą 2423 oddziały, 889.000 członków i dysponującą budżetem przeszło 5 milionów złotych. L.M.K. ma za sobą nie tylko chlubne stronice pracy publicystycznej i propagandy myśli kolonjalnej stworzyła ona z samorzutnych składek fundusz obrony morskiej z którego środków zbudowano łódź podwodną "Orzeł" i jeden ścigacz "Wilczur". Następne ścigacze miały być darami poszczególnych jej okręgów.

Niezdołaliśmy uzyskać kolonji. Złożyły się nato nie tylko warunki polityczne, lecz i brak środków niezbędnych na zagospodarowanie własnych kolonji, a przedewszystkiem brak dostatecznej ilości ludzi, którzyby umieli myśl kolonjalną zamienić w czyn, a polskiemu wychodźtwu dać za morzami grunt dla budowy nowej Ojczyzny, ściśle z Macierzą związanej. Jest to może jeden z najważniejszych powodów, dla czego pomimo dokładnego uświadomienia sobie znacze-

nia morza nie staliśmy się prawdziwie morskim państwem.

Jedną z potężnych dźwigni postępu w dziedzinie morskiej jest fachowe wykształcenie. Na szczęście obecnie mamy już liczne zastępy ludzi wychowanych w morskich szkołach zawodowych: Szkole Podchor. Mar. Woj. Państw. Szkole Morskiej, i Szkole Handlu Zagr. w Gdyni. Na nich to, a właściwie na tych co zostaną, a przechodzą obecnie twardą szkołę morza przy boku najstarszej potęgi morskiej - Wielkiej Brytanji, spoczywają nadzieje polskich aspiracji kolonjalnych.

W dziedzinie budownictwa pozostaliśmy daleko w tyle za naszymi sąsiadami. Budowaliśmy u anglików, duńczyków, włochów. szwedów i francuzów, pomimo, że mieliśmy rozbudowany własny przemysł metalurgiczny i posiadaliśmy pod ręką wszelkie materjały niezbędne do budowy okrętów, oraz pomimo, że otrzymaliśmy w porcie gdańskim stocznię, której 20 procent akcyj należało do Rządu polskiego, a jedynie 20 procent było w rękach niemiecko-gdańskich. Podobno działały tu względy polityczne, - chodziło o kontyngenty, wymianę towarów i zatrudnienie polskich robotników. Na krótko przed wojną wkroczyliśmy wreszcie na właściwe tory, kładąc podwaliny przyszłej wielkiej "Stoczni Gdyńskiej", mogącej budować morskie statki handlowe (budowała ostatnio S.S. "Olza" o pojemności 1250 N.R.T.), budując na Oksywiu "Stocznię Marynarki Wojennej", zdolną do budowy statków wojennych do kontrtorpedowca włącznie, wreszcie udzielając Stoczni w Gdańsku kredytu na budowę potężnego elingu,[x] zdolnego budować statki handlowe do 6.000 tonn.

W końcu należy kilka słów poświęcić naszemu rybołówstwu morskiemu. W ostatnich latach przed wojną rozwijało się ono wspaniale, rokując jak najlepsze nadzieje na przyszłość. Nasze trawlery, lugry[xx] i dryftery[xxx] nietylko czuły się jak w domu na Morzu Północnym, lecz zdołały wyrobić sobie markę na wodach bieguna północnego. W porcie gdyńskim powstały liczne wędzarnie, fabryki konserw, puszek i olejarnia. Pod względem dostaw śledzi zaczynaliśmy już być samowystarczalni. Aby odciążyć port gdyński i zapoczątkować nowy ośrodek przemysłu rybackiego, na miejscu tradycyjnych poczynań Władysława IV wybudowano nowy port Władysławowo.

W ciągu krótkiego okresu naszej niepodległości zdołaliśmy opanować prawie wszystkie dziedziny życia morskiego, zdołaliśmy też przekonać obywateli naszego państwa, że morze jest koniecznym gwarantem naszej niepodległości, i że bez niego niema wolnej i potężnej Polski.

Gdyby tak nie było, gdybyśmy nie byli wyrobili w sobie dostatecznego uświadomienia znaczenia morza, to kto wie, czy nie byliby poszli na kompromis z Niemcami, zamiast stanąć bez wahania z orężem w ręku w obronie naszego wybrzeża.

Nasze prawo do morza przypieczętowaliśmy nie tylko krwią - świadectwem jego jest dumna bandera powiewająca wciąż na naszych statkach przecinających w ciężkiej i odpowiedzialnej służbie szlaki dalekich mórz i oceanów i na naszych okrętach, walczących o wolność mórz i narodów przy boku najpotężniejszej floty świata.

x) urządzenie w porcie do wciągania lub podnoszenia statków
xx) żaglowiec pobrzeżny o jednym lub dwu masztach
xxx) dryfter - rodzaj statku rybackiego.

P O L S K A   B A N D E R A   P O   W R Z E S N I U   1 9 3 9.

W chwili wybuchu wojny nasza marynarka wojenna składała się:

na morzu:

z trzech torpedowców typu "Pomorzanin"
z dwóch kontrtorpedowców typu "Wicher"
z dwóch kontrtorpedowców typu "Grom"
z jednego stawiacza min typu "Gryf"
z dwóch stawiaczy podwodnych min typu "Orzeł"
i trzech podwodnych stawiaczy min typu "Ryś"
z czterech trawlerów typu "Jaskółka"
z okrętu - bazy łodzi podwodnych "Sławomir Czerwiński"
transportowca "Wilia"
okrętu szkolnego "Iskra"

na wodach wewnętrznych:

z dwóch kanonierek typu "Komendant Piłsudski"
z czterech monitorów typu "Wilno"
z czterech monitorów typu "Warszawa"

dwudziestu łodzi motorowych.
Razem z 20 jednostek morskich i 30 jednostek rzecznych o łącznej wyporności około 18 tys.tonn.
Zaskoczona niespodziewanym atakiem niemieckim na Gdynię nasza marynarka wojenna broniła się bohatersko zadając wrogowi poważne szkody.(Wg danych K.G.R.P. Niemcy straciły nad morzem polskim łącznie 63 samoloty). W ciągu akcji tej ponieśliśmy dotkliwe straty.
W dniu 1 września w walce z lotnictwem niemieckim został zatopiony kontrtorpedowiec " Wicher" i stawiacz min "Gryf".
Prócz tego w trakcie obrony straciliśmy torpedowce "Mazur"i monitory"Niemen" i "Sokół", oraz statki żeglugi przybrzeżnej"Gdynię"," Gdańsk " "Jadwigę"i"Wandę". Inne nowoczesne jednostki morskie rozwijające dużą szybkość i posiadające znaczny zasięg zdołały się przerwać przez zaciśniający się pierścień niemieckiej ofenzywy morskiej.
Z podwodnych stawiaczy min na wody angielskie przedarł się tylko "Wilk", a następnie internowany w Talinie"Orzeł",którego epopeja jest na pamięć znana każdemu marynarzowi.
Trzy pozostałe podwodne stawiacze min "Sęp","Żbik" i "Ryś" uszły na wody szwedzkie i tam zostały rozbrojone i internowane.Słabsze jednostki jak stare torpedowce niemieckie i trawlery musiały pozostać.
Straciliśmy również całą naszą flotylę rzeczną w czasie niespodziewanego ataku bolszewickiego od wschodu.
Marynarka wojenna poniosła ciężkie straty w ludziach. Zginął dowódca "Wichru" wraz z większością załogi. Kpt.Szostowski,były dyr.Szkoły Morskiej, kpt.Kosko i wielu innych.Dostali się do niewoli dowódca floty admirał Unrug i dowódca obrony wybrzeża komandor Frankowski,- ostatni z końcem ubiegłego roku w obozie koncentracyjnym życie zakończył.
Na szczęście okręt szkolny"Iskra w chwili wybuchu wojny znajdował się w podróży ćwiczebnej. Temu przypadkowi zawdzięczamy,iż ocalała młoda kadra podchorążych, przyszła nasza kadra oficerska.



Marynarze i ich maskotki na O.R.P. «Piorun»

Polska marynarka wojenna jest bronią,która najmniej uległa przeobrażeniom reorganizacji od chwili,gdy pojawiła się na wodach Aliantów.Na polskich okrętach obowiązują nadal te same co przed wojną regulaminy i przepisy.Zmianie uległy oczywiście kody cyfrowe i do pewnego stopnia środki łączności, lecz trudności dostosowania się do warunków angielskich pokonane zostały w krótkim czasie.
Po ciężkich przejściach podróży w ciągu której okręty polskie nie przestawały walczyć z nieprzyjacielem - bez jednej chwili wytchnienia, natychmiast po przybyciu na wody angielskie zgłosiły się one do pracy.
A praca była ciężka,wyczerpująca, wymagająca ciągłego napięcia energii i stalowej odporności. Przedewszystkim więc konwojowanie. Całe tygodnie a często nawet miesiące spędzone bez wytchnienia na morzu w stałym pogotowiu bojowym bez względu na mróz i złą pogodę.
Krótki okres próby wystarczył, aby wyrobić polskim załogom najwyższe uznanie wśród zwierzchności i kolegów.
W wyniku tego często najstarszym w eskorcie bywał Polak. Na nim więc spoczywała odpowiedzialność przed Admiralicją za doprowadzenie w całości konwojów do portu.
Okręty podwodne objęły służbę patrolowania. Załogi ich znane już z tego, że umiały dać sobie radę w najtrudniejszych warunkach (np."Orzeł")korzystają z pełnego zaufania Admiralicji angielskiej. Patrole odbywają się najczęściej w sąsiedztwie brzegów nieprzyjacielskich i rzadko się zdarza, aby nie były połączone z atakiem nieprzyjacielskich lekkich sił lub lotnictwa. Często po takim patrolu, trwającym zwykle 2 tygodnie, łódź podwodna nie wraca do bazy a Admiralicja po odczekaniu pewnego terminu ogłasza jej zaginięcie.
Tak się też stało z naszym"Orłem". Po półrocznej ciężkiej służbie szczęście zawiodło raz i nie powrócił z wyprawy. Załoga jego wraz z okrętem spoczęła gdzieś na dnie morza Północnego,śniąc sen o Polsce i Bałtyku.

Polskie kontrtorpedowce wzięły też udział w norweskiej kampanii, eskortując liczne konwoje, przewożące ku brzegom norweskim wojska i sprzęt.

Żegluga wśród skalistych fiordów norweskich po zaminowanych wodach nie należała do łatwych, a odległość od własnych baz lotniczych zwiększała niebezpieczeństwo.

Nawet wejścia na ciche fiordy były obsadzone działami nieprzyjacielskimi i nasze okręty musiały torować drogę konwojowanym statkom siłą ognia swej artylerii.

Ale najgorszym wrogiem było lotnictwo. Okręty nasze musiały wciąż wywijać się od bomb rzucanych przez nurkowce nieprzyjacielskie, i nie jeden z tych ostatnich przypłacił życiem swą zuchwałość. Trwało to kilka tygodni, aż pewnego dnia bomba trafiła nasz kontrtorpedowiec "Grom". Okręt został ugodzony wśródokręcie i przepołowiony siłą wybuchu. Zatonął w parę minut, pociągając za sobą na dno znaczną część załogi. Reszta została uratowana przez brytyjskie kontrtorpedowce.

W uznaniu zasług polskiej marynarki wojennej Admiralicja brytyjska ofiarowała jej "O.R.P.Garland", obsadzony w pierwszym rzędzie uratowanymi rozbitkami O.R.P."Grom".

Następną akcją w której nasze kontrtorpedowce brały udział była ewakuacja wojsk sprzymierzonych z pod Dunkierki. Jak wiemy warunki tej ewakuacji były nadzwyczaj trudne z powodu ciągłych natarć lotnictwa nieprzyjacielskiego. Pomimo to okręty nasze chociaż mocno uszkodzone wróciły do brzegów Anglii, przywożąc na swych pokładach setki brytyjskich żołnierzy. Po dokonaniu napraw powróciły znów do służby konwojowej, która po przeżyciach w Dunkierce zdawała się teraz łatwa. Wrażenie to jednak trwało krótko. Niemcy, prócz łodzi podwodnych, wprowadzili do walki wielką ilość lotnictwa, dokonywując nieustannych nalotów na przychodzące i wychodzące z Anglii konwoje. W tym czasie na skutek wzrastających potrzeb przemysłu angielskiego powiększała się wciąż ilość statków wchodząca w skład jednego konwoju sięgając często aż 40-tu.

Eskortowanie takich konwojów jest pracą nadzwyczaj wyczerpującą, połączoną nietylko z koniecznością obrony przed atakami lotniczymi, lecz i z ciągłym wypatrywaniem łodzi podwodnych i utrzymywaniem w należytym szyku statków wchodzących w skład konwoju, co w czasie mgły i ciemnych nocy staje się zadaniem nielada.

Dzięki młodemu zespołowi oficerów polska marynarka wojenna rozwija się wspaniale, wychowując wciąż nowe zastępy dzielnych i sprawnych marynarzy. Dzięki temu łatwo obsadziliśmy włączony do dywizjonu polskich kontrtorpedowców nowy wspaniały O.R.P. "Piorun" w miejsce zatopionego "Gromu" i okręt podwodny O.R.P."Sokół" (w miejsce O.R.P."Orzeł").

To też obecnie polska marynarka wojenna nie tylko wyrównała swe straty lecz stała się liczniejszą i mocniejszą niż była w dniach wybuchu wojny.

Nasi marynarze, obcując ciągle z wytrawnymi wilkami morskimi, jakimi są Anglicy mają doskonałą okazję zapoznania się z organizacją i metodami pracy angielskiej marynarki wojennej, i jest nadzieja że gdy powrócą znów na rodzime wody Bałtyku potrafią położyć na nim podwaliny przyszłej polskiej potęgi morskiej.

Polska marynarka handlowa składała się w chwili wybuchu wojny z 71 statków o ogólnej pojemności 102 tys. P.R.T. Prócz pomniejszych jednostek floty rybackiej i przybrzeżnej należały one do kilku towarzystw żeglugowych, "Polskiego Towarzystwa Żegluga", zajmującego się przedewszystkim żeglugą trampową i utrzymującego komunikację pomiędzy naszymi portami i niektórymi portami na Bałtyku." Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa" (Pol-Bryt) utrzymującego połączenie pomiędzy polskimi portami i Anglią, "Towarzystwa Gdynia Ameryka Line" ze statkami "Piłsudski" i "Batory" utrzymującymi komunikację pomiędzy Gdynią i portami Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej i ze statkami "Sobieski" i "Chrobry" kursującymi na linii południowo- amerykańskiej, wreszcie linii Lewantyńskiej ze statkami "Pułaski" i "Polonia" i Towarzystwa transportu węgla "Robur" ze statkami "Robur I, II, III, IV, V, VI i VII."

Okoliczności tak się złożyły, że w chwili wybuchu wojny większość naszych statków znajdowała się w portach obcych, zaś pozostające w drodze otrzymały rozkaz zawinięcia do portów angielskich. Dzięki temu udało się uratować od zagłady całą naszą marynarkę handlową.

Okręty marynarki handlowej zostały zaczarterowane (wynajęte) przez rząd angielski dla potrzeb transportu i do dziś dnia spełniają trudną, choć nie tak efektowną służbę, transportowców morskich na szlakach mórz i oceanów przewożąc wojska i sprzęt wojenny nie tylko z portów Afryki lecz i z dalekiej Australii.

Że służba ta nie jest bezpieczna,

świadczy o tym poniesiona bolesna strata M.S."Piłsudski", który zatonął na północnym Atlantyku. Na specjalną uwagę zasługuje ciężka praca P.S."Warszawa", który przewiózł tysiące polskich żołnierzy i emigrantów z rozmaitych portów Morza Śródziemnego na południe i wschód.

Statki naszej marynarki handlowej oddają nieocenione usługi w wojnie, którą w imię obrony wolności prowadzimy wraz z naszymi sprzymierzeńcami. I niedaleka jest może chwila, gdy dzięki tej mozolnej pracy, wróg zostanie pokonany, a wrota Bałtyku otworzą się nam znów na oścież, wpuszczając na swe wody polską banderę tak dobrze już znaną w wszystkich portach dalekich mórz i oceanów.

W.

" GDAŃSK MIASTO NIEGDYŚ NASZE, BĘDZIE ZNOWU NASZE..."

Wisła jest wód polskich macierzą. Dorzecze jej obejmuje obszarem swoim 2/3 Polski, nie dziw tedy, że od zarania dziejów polskich tą właśnie drogą, z jej górnego biegu i dorzeczy zdążały ku morzu towary, drzewo, smoła, zboże, skóry - tą też drogą wspinały się z krajów zamorskich towary łokciowe, wino, korzenie, broń i sprzęt domowy.

U ujścia rzeki w widłach pomiędzy Wisłą i Motławą, powstała osada kupiecka. Na starych mapach z XIV wieku nosi ona miano Kdanzk, co miało oznaczać miejsce leżące po drodze ku Danii, na nowych mapach widzimy nazwę Danzk i Dantzg. Stąd późniejsze niemieckie brzmienie Danzig lub bliższe pierwowzoru polskie brzmienie Gdańsk. Nazwa wskazuje na pochodzenie miasta słowiańskie (narzecze kaszubskie) o czym świadczy przyimek "ku" nie znany w językach germańskich.

Był więc Gdańsk słowiańską osadą u ujścia Wisły leżącą. W czasach gdy istniał Związek Miast Hanzeatyckich, który prowadził ożywioną wymianę towarów z ziemiami sławiańskimi, osiedlili się w Gdańsku kupcy hanzeatyccy, tworząc zawiązki starych gdańskich kupieckich rodów, ale większość mieszkańców Gdańska była słowiańska. W r. 1308 Krzyżacy podstępnie wkraczają w mury Gdańska i wycinają w pień 10 tys. jego ludności. Od tego czasu Gdańsk wiedzie ubogi żywot jednej z twierdz krzyżackiego zakonu. Okres rozkwitu Związku Hanzeatyckiego ożywia w nim nieco handel. Ale do prawdziwego dobrobytu dochodzi on dopiero po roku 1466, gdy po 13-letniej zwycięsko zakończonej wojnie wraca znów do Polski. Rozwijająca się wówczas w Polsce gospodarka rolna powoduje nadmiar produkcji zboża szczególniej żyta, które galarami przewozi się przez Gdańsk. Gdańszczanie stają się pośrednikami pomiędzy Polską a zagranicznymi odbiorcami. Skupują zboże, przechowują je i wywożą dalej za morza. W tych to czasach na wyspie motławskiej powstaje szereg spichrzów ze znanym munumentalnym budynkiem spichrza królewskiego ufundowanym przez Stefana Batorego, one też nadają wyspie miano "Wyspy spichlerzy". Jednocześnie buduje się i rozrasta flota handlowa gdańska.

Na tym pośrednictwie gdańszczanie robią doskonałe interesy. Już w XVI stuleciu Gdańsk w niektórych latach przeładowuje rocznie około 200 tys. tonn zboża nie licząc innych towarów. Bogactwo miasta wzrasta niepomiernie, powstają monumentalne budowle jak "Wysoka Zielona Brama", ratusz, kościół Marjacki i inne. Wszystkie one noszą niechybne ślady polskiej kultury w postaci płaskorzeźb zawierających motyw orła polskiego, lub wizerunki królów polskich. Gdańsk jest tak zamożny, że chwilami staje się bankierem Polski. Otrzymuje też od królów polskich liczne przywileje. Widomym znakiem tego jest korona królewska umieszczona na godle gdańskim składającym się z dwóch nad sobą położonych równoramiennych krzyży.

W XVI stuleciu Gdańsk jest miastem posiadającym wyłącznie polski charakter, niema prawie mieszczanina, który by nie mówił po polsku. Nie tylko architektura, lecz wewnętrzne życie miasta kształtuje się na wzorach Polski.

Po pierwszym rozbiorze Polski Gdańsk pozostaje przy Polsce, gdy zaś w roku 1793 zostaje wcielony do Prus, ludność jego broni się zaciekle przed wkraczającymi w jego mury wojskami króla pruskiego.

Odtąd, odcięty od swego naturalnego zaplecza, Gdańsk upada, schodząc do rzędu małego zapomnianego portu na Bałtyku.

Pogrom Prus przez Napoleona I-go kończy się pokojem w Tylży i utworzeniem Księstwa Warszawskiego. Gdańsk zostaje uznany "wolnem miastem" pod wspólną opieką króla pruskiego i księcia warszawskiego. Gdy w roku 1815 postanowieniem Kongresu Wiedeńskiego zostaje Gdańsk znów wcielony do Prus, broni się on ponownie przed inwazją Prusaków w jego mury.

W okresie od 1815 do 1919 r. Gdańsk wegetuje jako podrzędny port, przeładowując zaledwie ponad 1 milion tonn rocznie. Nie mogą go ożywić sztuczne

wysiłki rządu pruskiego starającego się uczynić zeń niemiecką morską bazę wojenną.

Po pierwszej wojnie światowej dnia 28 czerwca 1919 r. Gdańsk z częścią przyległego Pomorza uznany znowu **wolnym miastem** zostaje oddany pod opiekę Ligi Narodów. Należy zaznaczyć, że w/g pierwotnej redakcji Traktatu Wersalskiego Gdańskie terytorium wraz z miastem i portem zostało przyznane Polsce. Późniejsza redakcja odnośnych ustępów tego traktatu była wynikiem intryg niemieckich, którym niestety twórcy tego traktatu dali posłuch. Pomimo to jednak zarząd portu miał pozostawać w rękach Polski. Gdy jednak bolszewicy znaleźli się pod murami Warszawy, Konferencja Ambasadorów wzamian za obiecaną Polsce pomoc, (nigdy zresztą nieuskutecznioną) wymogła przyznanie zarządu portu mieszanemu ciału Ligi Narodów składającemu się z 5-ciu polskich i 5-ciu gdańskich (niemieckich) przedstawicieli pod przewodnictwem prezydenta powołanego z łona państwa neutralnego. Ciało to zostało nazwane Radą Portu i Dróg Wodnych Wolnego Miasta Gdańska. Zasadniczy stosunek Polski do Gdańska określają paragrafy 100 do 108 traktatu wersalskiego. Dalsze umowy wykonawcze (Konwencja Paryska z dnia 9 listopada 1920 r. i jej uzupełnienie Umowa Warszawska z dnia 24 października 1924 r) **precyzują** uprawnienia Polski w Wolnym mieście. Zgodnie z brzmieniem powyższych umów Polsce przyznane zostało przedstawicielstwo zagraniczne Gdańska, eksploatacja kolei, portu i jego urządzeń oraz użytkowanie poczty i telegrafu. Prócz tego Wolne miasto zostało włączone w obręb polskiego obszaru celnego, zapewnione zostało także równouprawnienie obywali polskich na terenie Wolnego Miasta. Pomimo to Konwencja Paryska ograniczyła znacznie prawa polskie w Gdańsku polecając wykonywanie zarządu ceł organom gdańskim i uzależniając je dopiero w wyższych instancjach od kontroli polskich władz celnych.

Liga Narodów mianowała w Gdańsku swego przedstawiciela w osobie t.zw. Wysokiego Komisarza, Polska zaś, dla dopilnowania swych uprawnień, Generalnego Komisarza R.P. i 5-ciu delegatów Rady Portu. Wrazie różnicy zdań pomiędzy Generalnym Komisarzem i Senatem gdańskim rozstrzyganie sporu należało do kompetencji Wysokiego Komisarza. Kwestje sporne w sprawach portowych rozstrzygał również w pierwszej instancji Prezydent Rady Portu. Od decyzji jego można było się odwołać do Wysokiego Komisarza. Decyzje zaś Wysokiego Komisarza mogły być za skarżone przed forum Ligi Narodów. Jak widzimy mechanizm wykonawczy polskich uprawnień był nadmiar skomplikowany. Konwencja Paryska i Umowa Warszawska ograniczały prawa Polski a rozstrzygnięcia Wysokiego Komisarza przeważnie wypadały na niekorzyść Polski.

Złożyło się tak, że szereg pierwszych Komisarzy w Gdańsku był nieprzychylnie ustosunkowany do Polski. Korzystały z tego władze gdańskie aby pod batutą Berlina stwarzać rządowi polskiemu niezliczone przeszkody w wykonywaniu jego praw, a przedewszystkim utrudniać Polsce wykorzystywanie portu gdańskiego.

Cała ta akcja rozumie się, nie miała nic wspólnego z istotnymi interesami i dążeniami ludności gdańskiej, która jedynie w ścisłej współpracy z Polską widziała swe korzyści.

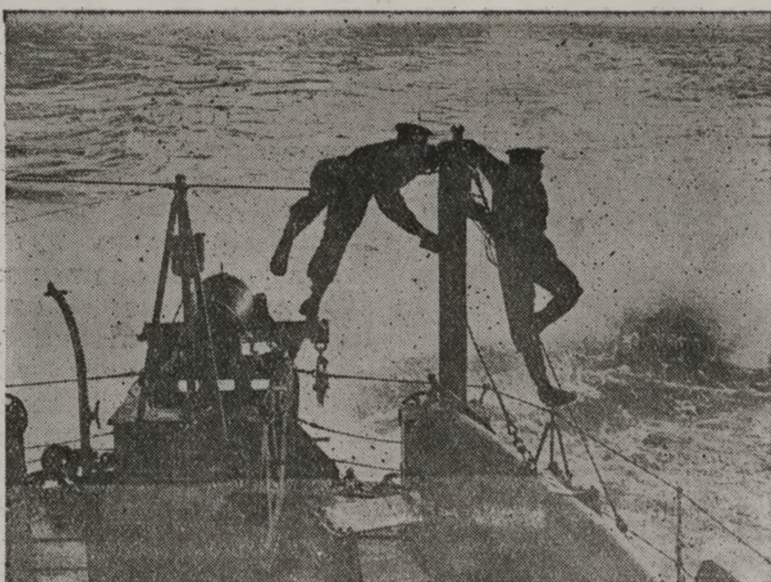
Rozbieżność pomiędzy wolą tej ludności a kierunkiem polityki organów naczelnych Wolnego miasta stała się szczególnie jaskrawa **gdy** do władzy w Niemczech doszli narodowi socjaliści. Na zasadzie pewnych uprawnień, które rząd niemiecki uzyskał po zawarciu umowy o nieagresji z Polską, zaczął on dążyć do stopniowej przebudowy struktury Wolnego miasta na obraz i podobieństwo Rzeszy. Wykorzystując prawo wydawania dekretów bez zgody Volkstagu (gdańskiego ciała parlamentarnego) Senat gdański zaczął powoli reglementować całe życie społeczne, gospodarcze i polityczne Gdańska, ujmując je w ramy Związków Zawodowych będących filiami takich związków Rzeszy.

Wyniknie może pytanie, dlaczego Polska dopuściła do powstania tego rodzaju sytuacji ? Powodem była przede wszystkim różnica środków, którymi Polska mogła walczyć z wpływami niemieckimi na terytorium Wolnego miasta. Dla Polski Gdańsk był przedewszystkim zagadnieniem gospodarczym bardzo znacznej wagi, dla Niemiec stał się wyłącznie drugorzędnym problemem politycznym. To też zrozumiałe jest, że Niemcy w pociągnięciach swoich na terytorium Gdańska ryzykowały bardzo mało, Polska zaś musiała się liczyć z każdym swoim krokiem, gdyż zakłócenie pracy w aparacie przeładunkowym nietylko było związane ze znacznymi stratami materialnymi, lecz wywierało też zgubny wpływ na całe życie gospodarcze państwa. Z drugiej strony z uwagi na wyżej wspomniane formy wykonania praw Polski w Gdańsku Polska nie posiadała w Gdańsku żadnej bezpośredniej egzekutywy wojskowej i środ-

ki wywierania nacisku na Wolne Miasto były bardzo ograniczone nie mówiąc już o tym, że w wielu wypadkach groziły doprowadzeniem stosunków polsko-niemieckich do stanu wysokiego zaognienia.

Pomimo tak trudnych warunków Polska potrafiła rozbudować port w Gdańsku do rozmiarów nowoczesnego portu i podnieść jego przeładunek z 1.200.000 ton aż do siedmiu z górą milionów w ostatnim roku przed wojną.

Gdy w r.1920 gdańscy robotnicy portowi kierowani przez niemieckich agitatorów odmówili na Westerplatte przeładunku amunicji przeznaczonej dla armii polskiej, Polska zrozumiała, że na porcie gdańskim polegać nie można, że nie daje on pełnej rękojmi wykonywania swych obowiązków i nie może być sprawnym instrumentem polskiej polityki morskiej. Dalsze doświadczenia coraz bardziej ugruntowywały tę opinię. Potrzeba było aparatu, który by był zupełnie zależny od Polski, położonego w miejscu, gdzie ona tylko wyłącznie byłaby gospodarzem.



O.R.P. «Piorun», przekazany Polsce w miejsce zatopionego w kampanii norweskiej «Gromu»

Taki ośrodek dyspozycyjny morski powstał w małej wsi kaszubskiej, na zwykłym piaszczystym wybrzeżu oddzielonym od zaplecza rozległymi grzęskimi torfowiskami. Było dużo powodów dla których wybrano właśnie to miejsce i nie będziemy tu tego omawiać. Wystarczy powiedzieć, że kto nie widział Gdyni przed 19 laty, kto niebył świadkiem niewiarygodnego, nawet na amerykańskie stosunki, tempa jej rozwoju, nie może sobie uprzytomnić dokładnie rozmiaru czynu dokonanego przez odrodzoną Polskę. Czyn ten nie tylko wpłynął na opinię wielkich europejskich narodów, nie tylko zamknął usta domorosłym sceptykom i pesymistom, lecz wywołał u naszego zachodniego sąsiada znamienną reakcję: uczuł się on sprowokowany tężyzną i energią narodu, co wbrew wszelkim przeszkodom potrafi dążyć do celu z tak zdumiewającą szybkością.

Nie jest słuszny pogląd, że Gdynia została stworzona dla gospodarczego poskromienia Gdańska, choć pogląd ten był często wypowiadany przez naszych gdańskich antagonistów. Gdynia w istocie rzeczy nigdy nie była konkurentem Gdańska a świadczy o tym niechybnie fakt, że po jej powstaniu przeładunek w Gdańsku nie tylko nie zmniejszył się, lecz wzrastał dalej, może nie w tym tempie co przeładunek w Gdyni, lecz stale i wyraźnie. Polskę stać było na kilka portów a przynajmniej na dwa. To też w istocie rzeczy oba porty podzieliły się polskim przeładunkiem morskim specjalizując się w rozmaitych dziedzinach i wzajemnie się uzupełniając. Gdańsk pozostał portem zbożowym i największym na kontynencie portem drzewnym, Gdynia przejęła większość przeładunku węgla, specjalizując się w przewozie przetworów rolnych i zwierzęcych. Tranzyt jednako korzystał z obu portów, jedynie ze względów technicznych prawie cały tranzyt rud odbywał się przez Gdańsk.

Jeśli przez budowę portu w Gdyni Gdańsk został pozbawiony swej pozycji monopolistycznej jedynego portu morskiego w Polsce, to był to objaw zupełnie naturalny - przecie żaden z portów Rzeszy niemieckiej nie miał takiego przywileju. Nie przeszkodziło to jednak propagandzie niemieckiej w stałem i ciągłem oskarżaniu Polski, że krzywdzi Gdańsk, że niedotrzymuje swoich zobowiązań, że nie umie Gdańska wykorzystać, że jest on jej właściwie niepotrzebny. Oskarżeń tych pełno było w prasie gdańskiej i prasie całej Europy. Przypomniano sobie, że rząd polski w tak zwanej Umowie Portowej z Wolnym Miastem obiecał solennie wykorzystanie portu gdańskiego, że Gdańsk właśnie w tym celu został Polsce przyznany. Lament ten stał się szczególnie głośny, gdy przeładunek w Gdyni zrównał się z przeładunkiem w Gdańsku. Lecz Polska i wtedy znalazła właściwą odpowiedź i wychodząc z założenia gospodarczego zjednania sobie ludności gdańskiej przyznała Wolnemu miastu ogromne kontyngenty przewozowe na kawę, herbatę i towary kolonialne, nie stojące w żadnym stosunku do liczebności ludności gdańskiej. Prócz tego gwarantowała Gdańskowi pewne określone kontyngenty przeładunku rozmaitych towarów. Kontyngen-

ty te w nowej umowie portowej zostały zastąpione przez t.zw."wartość przeładunkową towarów" to jest kwotę którą przeładowany towar zostawia w porcie. Wartość ta dla obu portów miała być równa. Również w ostatniej umowie portowej Polska wyrzekła się wywierania jakiegokolwiek wpływu na kształtowanie się przeładunku w jednym i drugim porcie przyjmując zasadę wydawania pozwoleń przywozowych i wywozowych " na porty polskiego obszaru celnego".

Ale narodowi socjaliści nie liczysię z interesami ludności gdańskiej i za pośrednictwem uległego im Senatu, wydali szereg zarządzeń policyjno-administracyjnych godzących w dobrobyt miasta i przyległego terytorium. Celem ich było spauperyzowanie ludności gdańskiej, zniszczenie wielkich firm i wzbudzenie ogólnego niezadowolenia na podłożu którego można byłoby przemycić hasło"Zurückzum Reich"(Z powrotem do Rzeszy) drukowane otwarcie co dziennie w nagłówku jednego z dzienników gdańskich. Zasadniczym błędem popełnionym w polityce Polski w stosunku do Gdańska było uznanie na jego terenie partii Narodowo-Socjalistycznej i milcząca zgoda na zmiany konstytucji gdańskiej, a szczególniej prawo Senatu wydawania zarządzeń"Zur Behebung der Not des Volkes"(dla zapobieżenia nędzy ludności). Prawo to dało możność ciału wykonawczemu Wolnego Miasta - Senatowi wydawania zarządzeń wyjątkowych bez zgody gdańskiego parlamentu - Volkstagu będącego względnie jedynym wyrazicielem woli ludności gdańskiej (Polska posiadała w nim 2 posłów). W ten sposób wydano tam cały szereg zarządzeń mających na celu zupełną reglementację całego gdańskiego życia społecznego i gospodarczego i przeszktałcenie ustroju Wolnego miasta w ustrój korporacyjny identyczny z ustrojem Rzeszy niemieckiej. Praca wchłaniania Gdańska przez Rzeszę została dokonana w ciągu ostatnich 5-ciu lat. W ciągu tego czasu wszystkie objawy życia Gdańska zostały opanowane przez gdańską partię Narodowo-Socjalistyczną, która, jak oficjalnie uznano, stanowiła jedność z NSDAP w Rzeszy. Niedługo przed wojną Wolne miasto staje się tylko okręgiem (Gau) partii w Rzeszy i strukturalnie upodabnia się do Rzeszy. Nic też dziwnego, że właściwie nie było wkroczenia armii niemieckiej do Gdańska. Armia ta od dawna tam kwaterowała odbywając bezkarnie swe manewry i ćwiczenia. Dzień 1 września był właściwie tylko dniem ogłoszenia formalnego aktu przyłączenia do Rzeszy terytorium, które już od dawna istotnie należało do niej i na którym Rzesza ze względów czysto gospodarczych wspaniałomyślnie pozwalała wykonywać Polsce pewne ograniczone uprawnienia. Pomimo to gdy oddziały niemieckiej Reichswehry wkraczały w granice polskiego Pomorza na ulicach Gdańska odbywała się bezładna strzelanina: to poraz trzeci w historii niezniszczone jeszcze resztki prawdziwej ludności Gdańska broniły się przeciwko pruskiemu najazdowi.

Ale błędów w historii bez końca popełniać nie można. Zapamięta o tym dobrze nowa Polska i nie dopuści do powstania żadnych kompromisów na swym obszarze, załatwi się też skutecznie ze sprawą niemieckich mniejszości, sprowadzając to zagadnienie do nieistniejącego.

Gdańsk i Prusy Wschodnie stanowią nieodłączny teren polski. Teren do którego **prawo oparte** jest nie tylko na dokumentach historycznych ale i na krwi przelanej, bez którego nie może być spełniony podstawowy warunek istnienia Polskiego Państwa.

P.W.

" W A R S Z A W A "

Tak się złożyło, iż w pierwszych dniach lipca musiałem udać się do Ankary. W Syrii toczyły się walki, samoloty do Turcji nie kursowały i jedynym środkiem lokomocji była"Warszawa". Z nieufnością wchodziłem na jej pokład - 2.400 tonn pojemności - przed laty trzydziestu był to statek niewątpliwie solidny i piękny, dzisiaj - szare, obdrapane, podziurawione od bomb pudło - kursuje"Warszawa"przemykając się pomiędzy minami i łodziami podwodnymi, zawsze w pogotowiu na każde zawołanie i rozkazy Admiralicji bryt. W czasie największego i najbardziej niszczycielskiego nalotu na Pireus, "Warszawa"znajdowała się w tym porcie z ładunkiem materiałów wybuchowych.

W ścianie mojej kajuty, na wysokości głowy dziura wielkości pięści - ślad od szrapnelowej bomby lotniczej. Zresztą takich dziur jest w obu burtach statku przeszło 200. "Warszawa" miała na swym pokładzie zabitych i wielu rannych. Gdy zapytałem kapitana "Warszawy" M., dlaczego nie żąda dokonania zasadniczych reperacji statku i szalup w większości niezdatnych do użytku oraz gruntownej dezynfekcji no i dłuższego zasłużonego wypoczynku dla przepracowanej załogi, - odpowiedział mi z pogodnym uśmiechem, iż już od pewnego czasu obiecują mu, że każda podróż będzie ostatnią przed

gruntownym remontem; zato - dodał - otrzymałem już parokrotnie od admiralicji pochwały za sprawne funkcjonowanie. W czasie mojej 40 godzin trwającej podróży, liczne alarmy utrzymywały pasażerów w napięciu. Dwukrotnie widzieliśmy samoloty niemieckie - prawdopodobnie spieszyły do Syrii. W drodze powrotnej "Warszawa" wyładowana po burty przeważnie kobietami i dziećmi, została zaatakowana z powietrza. Torpedy wyrzucone z dwóch samolotów na szczęście jej nie trafiły. Komendant i załoga potrafiły po mistrzowsku wymanewrować statek przed grożącą mu zagładą.

Na pokładzie spotkałem wielu znajomych, a więc znakomitego komendanta "Warszawy" (kpt.M.) intendenta okrętowego (p.M.), pierwszego mechanika (inż. K.), radiotelegrafistę - przed wojną pracownika "Lotu" na linii Warszawa - Helsinki, znakomitego zapaśnika polskiego (W.) - obecnie na "Warszawie" chłopca okrętowego, przemiłą i pełną poświęcenia p.X... lekarza okrętowego, wreszcie innych członków załogi do niedawna żołnierzy Brygady Karpackiej. Uderzyło mnie serdeczne koleżeństwo łączące ich wszystkich od komendanta do ostatniego palacza, no i beztroski humor cechujący tych ludzi, którym śmierć stale zagląda w oczy. Na specjalne podkreślenie zasługuje troskliwość w stosunku do wszelkiej biedoty pasażerskiej, której tysiące przewoziła "Warszawa" z nawiedzonych przez Hunów krajów bałkańskich.

K.

x x x

Po przeczytaniu tego krótkiego opisu pasażera "Warszawy, zrozumiemy słowa Admirała Cunninghama, wypowiedziane do przedstawiciela Redakcji" Naszych Dróg": "Mniej może wiemy o tem - powiedział Dowódca Floty Śródziemnomorskiej Jego Brytyjskiej Mości - jak dzielnie sprawowali się i nadal sprawują oficerowie i marynarze Polskiej Marynarki... mam szczęście dowodzić niektórymi z tych pysznych ludzi i wiem co są warci."

Red.

JAK GINĄŁ M/S "PIŁSUDSKI"

Smukły, jakby jeszcze przydługi wyrostek uśmiechnął się i przestępował z nogi na nogę.

- To nie było nic wielkiego, proszę pana.

Spojrzałem na niego uważniej. "Nie było nic wielkiego ! "Wielu ludzi szczyciło by się przez całe życie taką tragiczną i straszliwą przygodą.

- Opowiedzcie jednak, proszę bardzo.

- Jak pan chce, a pan porucznik pozwala, jeśli już trzeba, to opowiem.

I potoczyła się opowieść językiem prostym, niewyszukanym, nawet gwarowym, z dziecinną składnią i z tą naturalną skromnością ludzi, którzy ocierali się o rzeczy i zdarzenia wielkie, a dotąd nie mają świadomości tego. Bohaterska postać ś.p. kapitana Mamerta Stankiewicza, kapitana m/s"Piłsudski" (jednego z najpiękniejszych statków pasażerskich polskich, który zginął od miny pływającej, czy od torpedy, zginął w służbie wojennej sprzymierzeńców w końcu 1939 roku) w tym prostym opowiadaniu uwypukla się szczególnie wyraziście.

"Spałem w kubryku na na dziobie - opowiadał chłopiec - gdy zostałem obudzony wybuchem i spadło mi górne łóżko na czoło i straciłem przytomność. Ocucił mnie dopiero szum wody, która szła z korytarza służbowego. W kubryku była już woda, która sięgała po kolana, łóżka były wszystkie powyrywane, a w podłodze były dziury od tego wybuchu. Zacząłem po ciemku szukać drzwi, ale nie mogłem ich tak łatwo znaleść, bo wszystkie ściany były porozwalane, tak, że nie wiedziałem, gdzie iść. Gdy tak błądziłem, usłyszałem jakiś krzyk. Pobiegłem w tę stronę i spotkałem mego kolegę, który tak samo był przed tym nieprzytomny i woda go obudziła.

I teraz zaczęliśmy szukać razem wyjścia na korytarz. W tej chwili usłyszeliśmy drugi wybuch. Więc zaczęliśmy wszystkimi siłami szukać wyjścia i już mówiliśmy, że się nie uratujemy, bo cały statek aż się zatrząsł od tego wybuchu. Ten wybuch był silniejszy znacznie od pierwszego ale jakoś Pan Bóg dał, że znaleźliśmy wyjście na korytarz. Ale znów nie możemy wyjść na pokład, bo schody strzaskane.

Po jakimś kawałku żelaza wydostaliśmy się na pokład i szybko biegniemy, ale już ani jednej szalupy nie ma, tylko na morzu widać światełka i to dość daleko. Zaczęliśmy krzyczeć, ale nikt nie odpowiadał. Dopiero, od strony rufy odezwały się jakieś głosy. Pobiegliśmy tam i zobaczyliśmy pana kapitana i Kawkę - kucharza.

Statek był już bardzo przechylony na lewą stronę i chcieliśmy skakać za burtę, aby dopłynąć do jakiejś szalupy. Ale Pan Kapitan nie pozwolił, bo myślał, że się przechył zmieni. Widzimy jednak, że się nie zmienia, więc pan kapitan rozkazał byśmy przygotowali ławkę do wrzucenia do wody. I wrzuciliśmy ją.

Teraz nikt nie mógł zdecydować się skoczyć pierwszy więc pan kapitan sko-

czył, mój kolega drugi, a ja trzeci. I dopłynęliśmy szczęśliwie do tratwy, a pan kapitan zaczął wołać do Kawki, żeby skakał za nami, bo kucharz biegał po pokładzie tam i nazad i nie mógł się odważyć skoczyć. Aż wreszcie namyślił się i skoczył i usłyszeliśmy, jak zawołał: "kapitanie" i potym wszystko ucichło i kapitan mówi, że Kawka się utopił w naszych oczach i, że mu jest bardzo przykro.

No, i teraz płyniemy na tej tratwie, a rzucało nami bardzo, bo była martwa fala, a kapitan opowiadał nam, jak spędził ostatnią noc, a tu zaczyna padać deszcz i podnosi się wiatr i zaczyna się nawet robić sztorm. A my płyniemy na tej ławce i kapitan daje sygnały lampką do motorówki, a tu nam odpowiadają, że motory nie działają bo za duża fala. Więc kapitan mówi, że musimy się ratować sami i jak może tak nas pociesza i dodaje otuchy i każe się modlić, że Pan Bóg napewno nam dopomoże, a tu sztorm coraz większy i fala nas wciąż przykrywa i zrzuca z tratwy.

Kolega nie mógł już wytrzymać, więc mówi do pana kapitana: "ma pan rewolwer to niech go pan da, bo już nie mogę dalej," a pan kapitan mówi, że to jest grzech i że życie jest drogie. A sztorm szaleje i odrywa nas od ławki. Pan kapitan słabnie i trzeba go wciąż trzymać, więc mówi, że jeśli ocaleje to nam nigdy tego nie zapomni, że mu tak pomagamy. A morze co raz gorsze i co raz bardziej złe.

Nagle zaczyna jakieś światełko po fali się ślizgać, a kapitan mówi, że jesteśmy uratowani, bo to kontrtorpedowiec. W pierwszej chwili przestraszyliśmy się, że to kontrtorpedowiec niemiecki, ale to był angielski. Oni nas na okręcie zauważyli także i tak stanęli do nas, że fala rzuciła nas na kontrtorpedowiec. Ale, gdy myśleliśmy, że już jesteśmy uratowani, zmyło nas spowrotem do morza i druga wielka fala wcisnęła nas pod okręt. Ale jakimś cudem wypłynęliśmy z tego wiru, a oni zaczęli odrazu rzucać liny z kontrtorpedowca, które my staraliśmy się złapać.... Ale to był już nasz ostatni wysiłek. Ręce mdlały, zgrabiałe były i sztywne, a ciało mdłe i bez siły. Nie wytrzymałbym więcej nawet 5 minut.

"Co dalej było nie wiem, bo godzinę leżałem nieprzytomny i nie mogli mnie ocucić. Ale jakoś bardzo powoli przyszedłem do siebie i pierwsze słowa, które usłyszałem to te, że ktoś umarł.

"Gdy już było mi lepiej, powlokłem się na pokład, aby zobaczyć kto to umarł, a to był nasz pan kapitan. Był bardzo zmieniony i rozebrany, musieli mu długo robić sztuczne oddychanie." x

.... Zapanowało milczenie. Chłopak stał przed nami tak samo uśmiechnięty, ale niebieskie oczy miał smutne i jakby nas nie widzące.

- A jak to było z panem panie porucznika ?

Porucznik wzruszył dyskretnie ramionami i odparł zupełnie tak jak chłopak:

- Kiedy to bardzo proste.

- Pomimo to niech pan opowie; jak się odbyły te "proste" wypadki.

" - objąłem wachtę na mostku o godzinie 4.20. Kapitan Mamert Stankiewicz zeszedł na chwilę do kabiny, aby wypocząć. Szliśmy bez świateł, zapalając je tylko przy wymijaniu statków. "Oko" było wystawione na dziobie i na maszcie. Gdy wszedłem na chwilę do sterówki, aby zapalić światła dla pokazania statkowi, idącemu kontrkursem z prawej burty, poczułem silny wstrząs i wybuch na dziobie z lewej burty. Po upływie 10,15 sekund nastąpił drugi wybuch. Statek zaczął się szybko przechylać na lewą burtę i wydawało się, jakby za chwilę miał się wywrócić. Motory stanęły, wszystkie światła zgasły. W tym momencie wbiegł kapitan na mostek i zarządził opuszczenie statku.

"Starałem się uruchomić dzwonki alarmowe, które jednak już nie działały. Zacząłem więc wołać do załogi, która zaalarmowana przez eksplozje wybiegła na pokład, aby wsiadała do łodzi. Kapitan udał się na rufę. Na jego rozkaz, wziąwszy z kabiny pas ratunkowy , poszedłem do motorówki "A", do której nadeszli już spokojnie inni przewidziani rozkładem alarmowym członkowie załogi. Większość łodzi była już na wodzie. Przekonawszy się, że nikt więcej, pomimo nawoływań, nie nadchodzi, opuściłem osobiście motorówkę na wodę, co było bardzo utrudnione, gdyż statek leżał mocno na lewej burcie. Sam zeszedłem do łodzi ostatni. Motor udało się uruchomić dopiero po godzinnych usiłowaniach, gdy nadszedł kontrtorpedowiec na ratunek. Czekając na to długie chwile, dryfowaliśmy na fali.

Po wysadzeniu na pokład kontrtorpedowca zbędnych członków załogi, przyholowaliśmy do niego motorówkę "B" poczem sami wdrapaliśmy się na pokład okrętu. Pragnę podkreślić, że przez cały czas wszyscy w szalupie wykazali spokój i opanowanie. To wszystko!"xx

Z opowieści chłopca okrętowego M/S "Piłsudski" i z opowieści krótkiej, zwięzłej oficera wyłania się wielki duch załóg polskich statków handlowych, które w ciężkiej i niebezpiecznej służbie współpracują ze słynną już ze swej dzielności, determinacji i fantazji Polską Flotą Wojenną, walczącą u boku Brytyjskich Sił Morskich.

Zebrał i spisał: Bohdan PAWŁOWICZ

x Autentyczne opowiadanie chłopca okrętowego z M/S "Piłsudski" Radwana Franciszka.

xx/ Autentyczne zeznanie oficera Wachtowego M/S "Piłsudski".